CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 106 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le mercredi 30 mai 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le mercredi 30 mai 2018

● (1600)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro ([illegible]er River—Black Creek, Lib.)): Je déclare ouverte le 106e réunion du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités. Je suis désolée du retard.

Bonjour à tous. Je suis particulièrement ravie d'accueillir l'honorable Marc Garneau, ministre des Transports, pour étudier un certain nombre de crédits du Budget principal des dépenses 2018-2019, nommément: le crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien; le crédit 1 sous la rubrique Office des transports du Canada; les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sous la rubrique Ministère des Transports; le crédit 1 sous la rubrique Marine Atlantique; le crédit 1 sous la rubrique La Société des ponts fédéraux Limitée; et le crédit 1 sous la rubrique VIA Rail Canada Inc. Ils ont été renvoyés au Comité le 16 avril 2018.

Nous accueillons aussi, de Transports Canada, Michael Keenan, sous-ministre, et Pierre-Marc Mongeau, sous-ministre adjoint, Programmes, ainsi que Karen Cahill, directrice générale, Planification financière et gestion des ressources.

De l'Administration canadienne de la sûreté du transport aérien, nous recevons Mike Saunders, président et directeur général, et Nancy Fitchett, vice-présidente par intérim, Affaires générales et chef de la direction financière.

De l'Office des transports du Canada, nous accueillons Scott Streiner, président et premier dirigeant, et Carole Girard, directrice exécutive, Services internes et chef de la direction financière.

De Marine Atlantique, nous recevons Don Barnes, président et directeur général, et Shawn Leamon, vice-président des finances.

De La Société des ponts fédéraux Limitée, nous accueillons Mme Natalie Kinloch, chef des finances et des opérations.

Enfin, de VIA Rail Canada, nous recevons Jacques Fauteux, directeur, Relations gouvernementales et communautaires, et Patricia Jasmin, chef des services financiers.

Bienvenue à tous.

Je vais entamer les discussion en invoquant le crédit 1 sous la rubrique Administration canadienne de la sûreté du transport aérien.

La parole est à vous, monsieur Garneau.

L'hon. Marc Garneau (ministre des Transports): Merci beaucoup, madame la présidente. Par souci d'efficacité, je ne lirai pas mes remarques liminaires afin de garder le plus de temps possible pour les questions.

La présidente: Merci.

Madame Block.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, et merci aussi à tout le personnel ministériel, de vous être joints à nous aujourd'hui pour répondre à nos éventuelles questions.

Je crois, monsieur le ministre, que votre gouvernement a une autre grenade politique active sur le point d'exploser. Je pense que seul un membre de votre gouvernement peut la désamorcer et empêcher cette nouvelle d'éclater. Je fais allusion à la situation avec iChurchill Inc. et l'achat prévu du chemin de fer de la baie d'Hudson. Je vais énumérer une liste de faits comme je les comprends.

En mars 2018, iChurchill a signé une lettre d'intention avec OmniTRAX. Après la signature, les responsables d'OmniTRAX ont avisé le principal négociateur du gouvernement qu'ils avaient conclu une entente avec un acheteur potentiel des immobilisations. Après qu'un avis a été donné, le négociateur en chef du gouvernement a informé OmniTRAX que le gouvernement fédéral négociait un accord avec une autre entreprise.

Je veux que ce soit clair, car peut-être que je ne l'ai pas été la semaine dernière lorsque je vous ai posé certaines de ces questions à la Chambre: je ne vous demande pas de discuter publiquement des négociations. Je veux simplement savoir si les trois faits que j'ai énumérés contiennent des demi-vérités ou des renseignements non véridiques.

● (1605)

L'hon. Marc Garneau: Je répondrai en disant que nous avons un négociateur en chef très compétent, M. Wayne Wouters, ancien greffier du Conseil privé, qui a été chargé de la tâche par Diversification de l'économie de l'Ouest, qui relève, bien sûr, d'Innovation, Sciences et Développement économique Canada, pour examiner les acheteurs potentiels. C'est à M. Wouters et à son équipe qu'il revient d'examiner tous les candidats sérieux et viables qui seraient intéressés à reprendre le chemin de fer, à le réparer et à l'exploiter à long terme.

Nous sommes reconnaissants à M. Wouters du travail qu'il fait. Il a rencontré un certain nombre de parties intéressées. J'ai pleine confiance en sa capacité de choisir l'équipe, l'entreprise ou le groupe le plus en mesure d'assurer aux Manitobains — en particulier du Nord de la province et de Churchill — le meilleur nouvel exploitant et propriétaire du chemin de fer pour l'avenir. Je vous suggère d'adresser toute question qui se rapporte directement aux entreprises à Diversification de l'économie de l'Ouest Canada et à Innovation, Sciences et Développement économique Canada.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Les responsables de l'entreprise iChurchill affirment qu'ils avaient conclu une entente qui honorait les trois obligations énoncées par votre gouvernement, mais leur marché a été rejeté. Vous avez dit qu'on envisageait toutes les options la semaine dernière lorsque je vous ai posé la question. Je me demande simplement si vous pouviez m'expliquer pourquoi la tentative de marché d'iChurchill a été rejetée.

L'hon. Marc Garneau: Je ne peux me prononcer sur la véracité des allégations ou des commentaires formulés par les responsables d'iChurchill. Je peux simplement vous dire que nous avons un négociateur en chef qui étudie les propositions de tous ceux qui se sont dits intéressés à devenir exploitants. Je vais laisser le soin à l'opérateur en chef au ministère de l'Innovation, des Sciences et du Développement économique de répondre à toute question précise concernant différents candidats, y compris iChurchill.

Mme Kelly Block: Vous savez, on dit « suivez l'argent », et le traitement de...

La présidente: Madame Block, nous essayons de nous en tenir à des segments de quatre minutes. Il vous reste 15 secondes.

Mme Kelly Block: D'accord, merci.

La présidente: Monsieur Fraser.

M. Sean Fraser (Nova-Centre, Lib.): Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, c'est bon de vous revoir ici. Moi qui croyais que nous en avions terminé avec le projet de loi C-49, je vais lui donner un second souffle.

L'interconnexion pour le transport longue distance a été un élément important de cette mesure législative marquante pour votre ministère. Une des questions dont j'ai discuté pendant les débats à la Chambre et longuement en comité avec certains de mes collègues de différents partis a été le besoin de s'assurer que l'interconnexion pour le transport longue distance permette un transport plus efficace entre différentes régions et différentes industries. J'ai vu que les membres de l'opposition avaient, en fait, publié une opinion dans un de mes journaux locaux, dans laquelle ils faisaient valoir que les Maritimes étaient victimes de discrimination parce que certains recours n'étaient pas offerts dans une partie de la région. Je ne crois pas que ce soit le cas étant donné qu'il n'y a pas de chemins de fer de catégorie 1 en Nouvelle-Écosse, à l'Î.-P.-É., ou à Terre-Neuve-et-Labrador; cependant, au Nouveau-Brunswick, au moins un expéditeur a soulevé cette question potentielle.

Je suis curieux; pouvez-vous rassurer les téléspectateurs que, en fait, ce n'est pas un affront au Canada atlantique, et parler de l'importance de veiller à ce que les produits circulent dans différentes régions du pays — pas seulement les céréales de l'Ouest canadien, par exemple?

L'hon. Marc Garneau: Bien sûr, l'interconnexion pour le transport longue distance est une partie vraiment essentielle de la nouvelle approche que nous prenons à l'égard de la circulation des marchandises au Canada. Le projet de loi bénéficie de l'appui d'une vaste gamme d'intervenants en ce qui concerne l'interconnexion pour le transport longue distance. Elle offre des avantages importants aux expéditeurs exclusifs et à la collectivité en général. Nous sommes résolus à travailler avec cette collectivité afin de nous assurer qu'on comprenne bien ces avantages et qu'on en tire le meilleur parti possible.

Dans sa forme actuelle, le projet de loi apporte des améliorations importantes aux recours existants qui profiteront à tous les expéditeurs exclusifs dans les Maritimes et à la grandeur du Canada. Il est important de parler de toutes les modifications que nous avons apportées qui égalisent les chances des expéditeurs, et pas seulement de la question de l'interconnexion pour le transport longue distance. Nous estimons qu'avec tous les avantages que nous avons offerts aux expéditeurs de partout au pays, ceux des Maritimes ont maintenant des chances égales aux autres de faire circuler leurs marchandises.

● (1610)

M. Sean Fraser: Excellent.

J'aimerais changer de sujet et aborder celui du plan de protection des océans, qui faisait partie des notes d'allocution que vous n'avez pas prononcées aujourd'hui. Les provinces atlantiques sont entourées par l'océan dans chaque direction, mais c'est, bien sûr, une question nationale.

Une des possibilités importantes que je vois est celle de faire participer les communautés autochtones qui vivent le long de nos côtes et qui se préoccupent vivement de la gérance de l'environnement et de nos océans. Je suis curieux; pouvez-vous nous donner votre point de vue sur les débouchés qui pourraient s'offrir aux Autochtones pour participer à ce plan de 1,5 milliard de dollars?

L'hon. Marc Garneau: J'irais même jusqu'à dire que les Premières Nations et Inuits qui vivent dans des collectivités côtières jouent un rôle crucial dans le plan de protection des océans. Ils nous disent depuis longtemps que non seulement ils connaissent leurs cours d'eau locaux mieux que quiconque, mais qu'ils sont aussi là depuis des millénaires. Parfois, la pêche est leur moyen de subsistance. Leur profond attachement à leurs cours d'eau locaux est tel qu'ils nous ont dit qu'ils veulent en assurer la sécurité maritime. Qu'il s'agisse de pollution potentielle ou de navires qui pourraient se retrouver en difficulté, ce sont souvent eux, en fait, les premiers arrivés sur le site d'un accident.

Nous les faisons vraiment participer. C'est très excitant. Ce faisant, nous montrons que nous déployons de véritables efforts de réconciliation. Je peux vous assurer que nous leur offrons les ressources, la formation et la connaissance de la situation nécessaires pour qu'ils puissent participer activement au plan de protection des océans afin d'assurer la sécurité des eaux locales.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Nantel.

[*Français*]

M. Pierre Nantel (Longueuil—Saint-Hubert, NPD): Merci, madame la présidente.

Monsieur Garneau, merci d'être ici.

Comme vous le savez, il y a déjà un an, nous étions ensemble au Salon du véhicule électrique de Montréal. À l'époque, vous aviez annoncé la mise sur pied d'une stratégie d'électrification des transports. Je ne veux pas présumer que cela n'arrivera pas, car des rencontres ont bel et bien lieu, selon mes informations, mais allez-vous bientôt annoncer quelque chose à cet égard?

L'hon. Marc Garneau: En effet, nous nous sommes vus là-bas l'an dernier.

Notre engagement est d'en arriver à une stratégie pour les véhicules zéro émission d'ici à la fin de l'année.

Il est important que nous nous penchions sur cet enjeu. Comme vous le savez, le transport est responsable de 24 % des gaz à effet de serre, et 80 % de ces 24 % sont attribuables aux automobiles et aux camions. Nous avons un important rôle à jouer pour atteindre nos cibles de réduction des gaz à effet de serre.

D'ici à la fin de l'année, nous présenterons une stratégie.

M. Pierre Nantel: Vous engagez-vous à présenter cette stratégie avant la fin de l'année? Nous n'avons rien vu à ce sujet dans les prévisions budgétaires.

L'hon. Marc Garneau: C'est notre objectif. Nous avons beaucoup de projets en marche, comme vous le savez, mais nous travaillons en parallèle sur cette stratégie. Lorsque nous aurons quelque chose à dire à ce sujet, ce sera pour nous un plaisir de vous en faire part.

M. Pierre Nantel: Je réitère mon invitation: si ce comité a besoin d'un partenaire supplémentaire, j'offre mes services. Il faut que cela bouge. C'est important. Toute la planète s'en va vers cela.

J'ai aussi une question relative au train à grande fréquence. Mon collègue Robert Aubin a noté plusieurs déclarations contradictoires de votre gouvernement. En janvier 2018, le premier ministre a dit être en faveur du projet, mais, quelques mois plus tard, en avril 2018, vous avez déclaré ceci: « Il faut avoir des réponses parce qu'on essaie de savoir à l'avance si ça vaut la peine de faire cet investissement important. » C'est comme si on était passé de « oui » à « peut-être ».

Où en sommes-nous relativement à ce projet?

L'hon. Marc Garneau: Notre position est consistante depuis le début. Peut-être que M. Aubin a pris certains commentaires hors contexte; il faut toujours comprendre le contexte.

Pour clarifier la question du train à haute fréquence, je vous dirai que nous sommes engagés, en ce moment, dans une étude très sérieuse au sujet du tronçon entre Québec et Toronto. Je ne veux pas faire de jeu de mots, mais nous voulons savoir si c'est viable. Comme il est question ici de l'argent des contribuables, nous devons avoir une idée du nombre potentiel de passagers. Nous voulons savoir si les Canadiens qui vivent dans cette région vont décider de laisser leur automobile à la maison et d'embarquer dans le train ou, dans certains cas, de prendre le train plutôt que l'avion.

Avant de faire un tel investissement, il est important de savoir combien de gens vont s'engager à cet égard, premièrement. Deuxièmement, nous voulons connaître l'intérêt du secteur privé. C'est ce que nous sommes en train de faire en ce moment.

● (1615)

M. Pierre Nantel: La réalisation du projet est-elle conditionnelle à l'intérêt du secteur privé?

Avez-vous l'intention de déposer au Comité les résultats des sondages d'opinion qui ont été réalisés jusqu'à maintenant concernant le train à grande fréquence?

L'hon. Marc Garneau: Certainement, nous allons communiquer les données. À un moment donné, nous aurons complété notre travail et nous aurons une bonne idée de la situation. Ces données vont influer sur notre décision. Nous nous devons donc de faire circuler l'information.

M. Pierre Nantel: Est-ce que l'engagement du secteur privé est...

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Garneau et monsieur Nantel.

Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey (Niagara-Centre, Lib.): Merci, madame la présidente, et merci à vous, monsieur le ministre, d'être venu cet après-midi.

Monsieur le ministre, je vais me pencher sur la Vision 2030 pour les transports. Je vais notamment parler des corridors commerciaux nationaux que vous avez cernés dans le cadre de votre stratégie. Bien entendu, ces corridors contribuent aux marchés mondiaux, y compris les voies navigables.

Monsieur le ministre, je vais avoir un peu l'esprit de clocher aujourd'hui. Comme vous le savez, je suis originaire de Niagara, qui a un passage frontalier international doté d'un réseau de transport multimodal robuste.

Monsieur le ministre, pouvez-vous nous dire ce que votre stratégie peut apporter et ce que les efforts que vous déployez pour réduire les embouteillages peuvent signifier pour la porte d'entrée économique internationale de Niagara?

L'hon. Marc Garneau: Comme vous l'avez fait remarquer, le Fonds national des corridors commerciaux est très populaire. On y souscrit largement si on en juge par notre appel d'intérêt initial de l'été dernier. Il ne fait aucun doute que nombre de régions au pays s'intéressent à ce fonds qui, comme vous le dites, appuie des projets pour régler les problèmes d'embouteillage ou de congestion dans nos corridors de transport.

Il ne fait aucun doute que la région à laquelle vous faites allusion, qui comprend la Voie maritime du Saint-Laurent, est une artère de transport très importante dans notre pays, si bien que c'est assurément un candidat méritant et viable. Pour l'instant, c'est un programme fondé sur le mérite. Ce n'est pas une allocation de la province. Nous prenons chaque soumission qui nous est présentée, et dans la grande majorité des cas, il y a cofinancement, non seulement du gouvernement fédéral, mais aussi d'autres ordres de gouvernement et du secteur privé.

Dans les annonces que nous avons faites à ce jour, nous avons vu que nous avons réussi à utiliser du financement autre que fédéral, mais je vous dirais que la région que vous représentez est un corridor de transport important au pays pour assurer la circulation de nos marchandises des Grands Lacs ou vers les Grands Lacs et les villes environnantes jusqu'au Saint-Laurent et à l'étranger.

M. Vance Badawey: Excellent.

Trouvez-vous avantageux que nous travaillions aussi avec nos voisins du Sud, les États-Unis — surtout en pleines négociations de l'ALENA — pour intégrer nombre de nos réseaux de transport ainsi que nos investissements dans l'infrastructure afin de nous doter d'un réseau de transport continu non seulement national, mais aussi international?

L'hon. Marc Garneau: Oui, absolument. Il y a des dizaines de milliers de camions qui traversent la frontière entre nos deux pays tous les jours. Il y a des centaines de vols qui en font autant. Il y a beaucoup de circulation sur les Grands Lacs du Canada vers les huit États qui se trouvent en bordure en raison des nombreux navires. Il est dans notre intérêt d'harmoniser les transports le plus possible pour que, en gros, tout moyen de transport qui traverse la frontière pour entrer aux États-Unis ou au Canada ne doive pas suivre une série de règles différentes en matière, entre autres, de sécurité. Nos deux pays ont fait de l'harmonisation une priorité, et je suis ravi de dire que cela fonctionne assez bien. Nous n'avons pas des systèmes identiques, mais nous essayons de les harmoniser le plus possible.

M. Vance Badawey: Merci, monsieur le ministre.

La présidente: Merci, monsieur Badawey.

Monsieur Iacono.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous aujourd'hui.

Le mois dernier, la Cour supérieure du Québec a autorisé une action collective citoyenne visant à dénoncer des nuisances sonores. Dans ma circonscription, Alfred-Pellan, plusieurs citoyens de Laval se plaignent de la pollution sonore liée aux avions. Ils ont créé une pétition en vue d'interpeller le ministre des Transports à ce sujet. La Ville de Laval a également demandé au ministre d'intervenir, notamment en portant une attention particulière aux corridors de vol qui traversent ou qui traverseraient dans l'avenir le territoire de Laval.

Le ministre des Transports peut-il nous éclairer sur ce dossier et sur les mesures qui sont prises pour réduire cette pollution sonore?

● (1620)

L'hon. Marc Garneau: Assurément, Transports Canada est conscient des préoccupations des citoyens concernant l'incidence du bruit lié au trafic aérien, et il y est sensible. L'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau est au troisième rang parmi les aéroports les plus achalandés du pays. De plus, il est situé au centre-ville.

Transports Canada est engagé activement dans ce dossier, particulièrement pour la région de Montréal. Il siège à titre d'expert technique au Comité consultatif sur le climat sonore, qui a été mis sur pied par Aéroports de Montréal. Ce comité regroupe notamment des maires de plusieurs arrondissements de la ville de Montréal, des représentants de NAV CANADA, qui est responsable de l'espace aérien, ainsi que des transporteurs aériens et des représentants du gouvernement du Québec. Ce comité contribue à faire valoir une multitude de mesures destinées à atténuer le bruit afin de réduire le plus possible l'incidence des activités aériennes sur les collectivités environnantes. La ville de Laval n'est pas très éloignée de toutes ces activités.

Il est également à noter que les vols effectués à l'aide d'appareils à turboréacteurs de plus de 45 000 kilogrammes qui arrivent à l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau ou qui en partent sont soumis à une restriction au cours de la nuit, plus précisément un couvre-feu entre minuit et 7 heures. Occasionnellement, des vols effectués au moyen d'appareils d'une taille supérieure à celle-là peuvent être autorisés pendant ces heures, notamment pour les urgences médicales, ou encore en raison de retards occasionnés par les conditions météorologiques ou de retards indépendants de notre volonté dus au trafic aérien. Autrement dit, il est important de reconnaître que, lorsque le couvre-feu n'est pas respecté, c'est souvent pour des raisons importantes.

M. Angelo Iacono: Aussi, plusieurs de mes concitoyens s'inquiètent: ils établissent une corrélation entre la nuisance sonore et le non-respect des corridors de vol par les compagnies aériennes. Dans ce cas, les aéronefs voleraient plus bas qu'ils ne sont censés le faire.

Monsieur le ministre, ces nuisances sonores peuvent-elles être liées à un manque de surveillance des corridors de vol, donc à des vols à des altitudes plus basses que prévu?

L'hon. Marc Garneau: Je dirais que non. La surveillance des corridors de vol est effectuée en continu par NAV CANADA, qui est l'organisme responsable de fournir les services de contrôle de circulation aérienne au Canada. NAV CANADA a le pouvoir d'introduire, d'augmenter, de réduire ou de faire cesser les services de navigation aérienne, de modifier les corridors aériens ainsi que de fermer ou de relocaliser les installations afférentes.

En cas de non-conformité de l'utilisation de l'espace aérien, NAV CANADA prend les moyens nécessaires et informe Transports Canada, qui est notamment responsable de la mise en application de la loi en matière de transports. La sécurité et la sûreté étant des priorités et la raison d'être de Transports Canada, soyez assurés qu'aucune situation pouvant entraîner une augmentation inacceptable des risques pour la sécurité des vols ou du public n'est tolérée.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup, monsieur le ministre.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong (Wellington—Halton Hills, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci, monsieur le ministre, d'être venu témoigner dans le cadre du crédit 1.

Je veux parler aujourd'hui du pont Champlain puisque vous demandez du financement pour le pont Jacques-Cartier, le pont Champlain et la Société des ponts fédéraux.

Hier, le vérificateur général a publié un rapport dans lequel il critiquait fortement le projet. Je veux m'attacher à un secteur en particulier qui porte sur les décisions que votre gouvernement a prises. Il a dit qu'il croit au développement durable. Autrement dit, les choses devraient être à la fois viables sur les plans économique et environnemental. Il a dit que l'environnement et l'économie vont de pair, mais votre gouvernement a pris une décision, en novembre 2015, qui va à l'encontre de ce principe. L'élimination des péages sur le pont Champlain était une décision purement politique qui n'est, en fait, pas viable sur les plans économique et environnemental.

Le vérificateur général a dit que la décision d'éliminer le péage sur le pont Champlain aurait de vastes répercussions et a dit qu'elle entraînerait des pertes de revenus d'au moins 3 milliards de dollars sur les 30 premières années d'utilisation du pont. Cela représente un trou énorme dans le cadre financier, en particulier lorsque votre gouvernement accumule des déficits importants. Il est clair que ce n'est pas économiquement viable. De plus, dans son rapport, le vérificateur général a aussi dit que l'élimination des péages est censée accroître la circulation des véhicules sur le pont d'environ 20 %, ce qui est considérable. La dernière fois que j'ai vérifié, environ 50 millions de camions et d'automobiles traversaient ce pont chaque année. Cette hausse fait donc passer de 50 millions à 60 millions le nombre de camions et d'automobiles, soit 10 millions de véhicules de plus par année avec les émissions de gaz à effet de serre qui en découle. Ce n'est clairement pas viable sur le plan environnemental.

En fait, hier, la Chambre discutait de modifications à la Loi fédérale sur le développement durable, et un des principes que le gouvernement voudrait intégrer dans ses beaux discours sur le développement durable est celui de l'internalisation, l'idée que nous prenons les effets externes au système économique et que nous les y intégrons en les tarifiant. En décidant d'annuler le péage sur ce pont, vous avez fait exactement le contraire. Vous avez pris un effet interne et l'avez externalisé, ce qui va précisément à l'encontre de ce que vous avez dit que vous vouliez faire au gouvernement.

En conclusion, monsieur le ministre, la gestion de ce projet de pont, et en particulier la décision d'en éliminer le péage, n'est non seulement pas viable sur les plans économique et environnemental, mais elle est aussi injuste sur le plan social. Nous avons le pont de la Confédération qui relie l'Île-du-Prince-Édouard aux terres pour desservir les insulaires, et les gens doivent verser un péage de 47 $ pour le traverser. Nous avons un nouveau pont fédéral de Windsor à Détroit qui traversera la rivière Détroit, sur lequel le gouvernement a annoncé qu'il y aurait un poste de péage, mais il n'y en aura pas sur le pont à Montréal.

Je ne sais pas comment nous pouvons, de bonne foi, accorder plus d'argent à votre portefeuille lorsque nous voyons pareille mauvaise gestion de ce projet et pareille inconstance dans les principes que le gouvernement prétend respecter.

● (1625)

La présidente: Merci, monsieur Chong.

Monsieur le ministre, vous avez 15 secondes.

L'hon. Marc Garneau: Ce dont je me rappelle du rapport du vérificateur général est qu'il condamnait clairement l'ancien gouvernement d'avoir attendu trop d'années avant de se décider à construire un nouveau pont. En conséquence, nous devons débourser des centaines de millions de dollars pour continuer à utiliser un très vieux pont, et cela nous force à construire le nouveau pont à un rythme accéléré.

Nous gérons la construction du pont depuis 2015 de façon très efficace sous la direction du ministre Sohi d'Infrastructure Canada.

La présidente: Merci, monsieur le ministre.

La lumière clignote.

Avons-nous le consentement unanime pour continuer la réunion jusqu'à ce que nous soyons plus près du moment du vote?

Des députés: Oui.

La présidente: Nous passons à M. Hardie.

Nous avons le ministre avec nous encore quelques instants. Vous avez donc quatre minutes pour en profiter.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Je voulais simplement demander au ministre s'il a eu suffisamment de temps pour répondre au commentaire de M. Chong.

L'hon. Marc Garneau: J'ai encore beaucoup de choses à dire à ce sujet.

L'accusation voulant que l'ancien gouvernement aurait dû démarrer ce projet de nombreuses années auparavant est tout à fait fondée, et cela aurait fait épargner des centaines de millions de dollars aux contribuables.

Je traverse le pont Champlain, le plus achalandé au Canada. C'est la raison d'être de ce pont, soit de permettre aux gens qui habitent sur la rive sud et à Montréal de se rendre sur l'autre rive. Nous aurions pu épargner des centaines de millions de dollars si nous n'avions pas à entretenir un vieux pont parce que le gouvernement précédent a tardé à lancer le projet de remplacement.

Pour ce qui est du péage, la décision a été prise en fonction du grand nombre d'habitants qui ont choisi de vivre à cet endroit. On parle du remplacement d'un pont, pas d'un nouveau pont, et nous sommes très fiers d'avoir pris la décision de ne pas en faire un pont à péage.

M. Ken Hardie: Je veux donner à mon collègue Hunter Tootoo la chance de poser une question également.

● (1630)

L'hon. Hunter Tootoo (Nunavut, Ind.): Merci, monsieur Hardie, et madame la présidente.

Monsieur le ministre, je suis heureux de vous avoir avec nous.

Je tiens tout d'abord à vous remercier de l'annonce qui a été faite il y a quelques semaines au sujet des cinq nouvelles aérogares au Nunavut. Leur remplacement est vraiment nécessaire. Je vous en remercie beaucoup.

Le gouvernement du Nunavut a présenté d'autres projets dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux, soit la relocalisation des aéroports à Pangnirtung et à Kimmirut, de même qu'une route d'hiver partant de Kivalliq jusqu'au Manitoba. Je sais qu'ils ont été rejetés. Je me demande pourquoi et si on pourrait donner des conseils au gouvernement du Nunavut pour les soumettre à nouveau ou le diriger vers une autre source de fonds.

L'hon. Marc Garneau: Comme vous l'avez mentionné très clairement plus tôt cette semaine à la Chambre des communes, le transport est littéralement vital dans le Nord, et c'est pourquoi nous avons réservé une somme de 400 millions de dollars destinée exclusivement à des projets de transport dans les territoires dans le cadre du Fonds national des corridors commerciaux.

Nous procédons actuellement aux premières annonces à la suite de l'appel d'intérêt qui a été lancé en juillet dernier. On parle ici d'un programme de 2 milliards de dollars qui s'échelonnera sur 11 ans, et il y aura d'autres appels d'intérêt au cours des prochaines années.

Nous avons reçu tellement de bons projets qu'il nous est impossible de les financer tous, et certainement pas à l'issue du premier appel d'intérêt. Et oui, si un projet n'a pas été retenu dans le cadre du premier appel, il y aura d'autres appels au cours des années à venir, car nous avons l'intention de continuer à régler les problèmes de transport. Dans le cas du Nord, nous tenons compte en outre du fait que la région est fortement dépendante du transport maritime et aérien dans certains cas.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur le ministre, je sais que vous devez quitter à 16 h 30, mais est-ce que vos collaborateurs peuvent demeurer avec nous?

L'hon. Marc Garneau: Merci.

La présidente: Si vous me le permettez, je peux lire les votes maintenant, ou préféreriez-vous avoir la chance de poser encore quelques questions? Il reste 25 minutes à l'horloge, ce qui veut dire qu'il faudrait quitter dans 20 minutes. Voulons-nous prendre 10 minutes pour obtenir quelques réponses de plus? Chaque parti pourrait poser une question.

Monsieur Chong.

L'hon. Michael Chong: J'aimerais simplement faire un bref commentaire.

Le ministre a mentionné que le précédent gouvernement avait fait augmenter les coûts du projet parce qu'il avait tardé à agir. Je crois que c'est vrai en partie. En fait, le vérificateur général a indiqué que les coûts avaient augmenté de quelque 306 millions de dollars en raison des retards dans l'approbation et le démarrage du projet. Ces retards ont débuté en 1999. C'est en 1999, en effet, qu'on s'est rendu compte pour la première fois que le pont ne durerait pas aussi longtemps que prévu. Les deux gouvernements qui nous ont précédés ont donc, eux aussi, leur part de blâme.

Les coûts additionnels de 306 millions de dollars liés au fait que le précédent gouvernement conservateur a tardé à approuver le projet ne sont rien comparativement au trou de plus de 3 milliards de dollars, selon les estimations du vérificateur général, que le présent gouvernement vient de créer dans le cadre financier en raison de sa décision politique d'éliminer le péage sur le pont. Je tenais à apporter cette précision pour le compte rendu afin de mettre les propos du ministre en contexte.

Merci, madame la présidente.

La présidente: Très bien.

Nous passons à M. Sikand.

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): J'ai une petite question au sujet du financement annoncé pour la nouvelle flotte de VIA Rail.

Est-ce que VIA ou Transports Canada sait quel sera le coût de la nouvelle flotte?

M. Michael Keenan (sous-ministre, ministère des Transports): Je vais demander à nos collègues de VIA Rail de répondre à la question.

M. Jacques Fauteux (directeur, Relations gouvernementales et communautaires, VIA Rail Canada inc.): Nous allons de l'avant avec notre processus concurrentiel pour l'instant. Le processus d'acquisition a débuté en avril dernier, et nous prévoyons que la demande de qualification sera envoyée aux soumissionnaires au Canada et aux soumissionnaires étrangers plus tard au cours de l'été.

Il serait présomptueux de ma part de vous dire quel sera le coût, car nous voulons que le processus soit concurrentiel et faire le meilleur achat possible pour les contribuables, de même que pour les consommateurs qui utiliseront le train.

● (1635)

M. Gagan Sikand: Pourriez-vous nous donner un aperçu des discussions sur la fréquence...?

M. Jacques Fauteux: Je présume que vous parlez du chemin de fer à haute fréquence?

M. Gagan Sikand: Oui.

M. Jacques Fauteux: Monsieur le sous-ministre?

M. Michael Keenan: Je peux vous parler du chemin de fer à haute fréquence pour la partie qui concerne Transports Canada.

Madame la présidente, comme le député l'a laissé entendre dans sa question, la proposition concernant le chemin de fer à haute fréquence vise à augmenter considérablement le nombre de fois que le train passe dans les grandes villes qui se trouvent le long du corridor Québec-Toronto et de faire en sorte qu'il fonctionne sur une voie réservée, afin d'en accroître la fréquence et la fiabilité.

Il est difficile de dire à quel point la fréquence sera augmentée, car nous en sommes encore à examiner soigneusement l'analyse de rentabilisation. Le gouvernement a alloué des fonds dans le budget 2018 pour faire progresser l'analyse technique et financière du plan et il s'efforce de rassembler tous les éléments pour prendre une décision au cours de l'année, si possible. C'est lorsque la décision sera prise que nous saurons précisément, par exemple, quel sera le nombre de trains qui feront partie du plan ou de la décision du gouvernement.

M. Gagan Sikand: Je sais qu'il ne me reste plus du temps, alors un simple oui ou non suffira.

Y a-t-il une différence importante entre l'ancienne flotte et la nouvelle qui sera mise en place?

M. Michael Keenan: La différence me semble extraordinaire. Je dirais sans hésiter que oui, pour ce qui est de la performance environnementale, de l'accessibilité, de la fiabilité. On prévoit remplacer toute la flotte, tant les locomotives que les wagons de passagers, et c'est le plus gros investissement dans le matériel roulant de VIA, si je ne m'abuse, de l'histoire.

La présidente: Monsieur Nantel.

[*Français*]

M. Pierre Nantel: Merci, madame la présidente.

Ma question s'adresse à M. Keenan.

Quelles sont nos chances d'avoir des fournisseurs locaux pour ce renouvellement? Je sais que, aux États-Unis, le gouvernement fédéral peut exiger jusqu'à 65 % d'achat local, chez les fournisseurs locaux. Quelle implication auprès de nos fournisseurs pouvons-nous espérer, au Canada?

M. Michael Keenan: Je m'excuse.

[*Traduction*]

VIA Rail est responsable de l'approvisionnement, alors je vais leur demander de répondre à la question.

[*Français*]

M. Jacques Fauteux: Je ne l'ai pas fait lorsque j'ai donné ma première réponse, mais je pense qu'il est important de souligner que nous sommes très heureux d'enfin avoir la capacité d'avoir une nouvelle flotte qui assurera à nos passagers une plus grande accessibilité ainsi qu'un plus grand confort.

En ce qui a trait à votre question, monsieur, pour des questions de compétitivité, nous désirons avoir le plus grand nombre de soumissionnaires possible pour nous assurer d'avoir le maximum d'options. Il est aussi important de souligner que nous devons respecter les accords commerciaux internationaux, qui nous amènent vers une compétition internationale.

Nous avons tenu une journée « Market Day » qui nous a permis de rencontrer plusieurs compagnies qui souhaitent nous offrir leurs services, y inclus des compagnies canadiennes.

M. Pierre Nantel: Je comprends ce que vous dites, bien sûr. En tant qu'usager hebdomadaire de VIA Rail, je comprends très bien cela et j'en suis très heureux. Cependant, il est quand même normal de s'attendre à ce qu'il y ait du contenu local dans de grands contrats comme celui-là. Pouvons-nous nous attendre à ce que le gouvernement vous soutienne dans cette exigence, que ce soit par l'entremise de M. Keenan ou de quiconque autour de la table?

En aéronautique, c'est le cas: un grand nombre de soumissionnaires doivent respecter certains quotas.

Je sais que vous ne pouvez pas révéler certaines choses, mais je pense que nous nous attendons tous à ce que de gros investissements publics comme celui-là aient des retombées locales. C'est le cas dans tous les projets. Espérons que les citoyens canadiens y trouveront leur compte, au-delà du confort et d'une plus grande fiabilité. Nous connaissons tous l'âge de la flotte actuelle, même que parfois c'en est un peu drôle, je peux en témoigner, mais le service est excellent.

Monsieur Keenan, la directrice générale des politiques environnementales de Transports Canada siège au comité consultatif de la stratégie nationale relative aux véhicules zéro émission en 2018. Pouvez-vous nous faire rapport des travaux de ce comité dont nous parlions tout à l'heure avec M. Garneau?

● (1640)

M. Michael Keenan: Comme le ministre l'a dit aujourd'hui, nous travaillons à l'élaboration de la stratégie nationale relative aux véhicules zéro émission avec les gouvernements provinciaux et les experts dans ce domaine.

[*Traduction*]

Nous travaillons avec divers partenaires et nous allons de l'avant — comme nous nous y sommes engagés publiquement — et nous nous efforçons de mettre au point la stratégie nationale de véhicules à zéro émission le plus rapidement possible, mais il est difficile de dire quand elle sera prête.

Nous travaillons en très étroite collaboration avec les gouvernements provinciaux et nous menons avec eux des travaux très techniques dans le cadre des mécanismes que les ministres des transports fédéral et provinciaux ont en place.

Nous continuons de travailler pour concrétiser le tout le plus rapidement possible.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Keenan.

Nous passons à M. Block.

Mme Kelly Block: Merci, madame la présidente.

Je vais m'efforcer d'être brève, car je sais que je n'ai pas beaucoup de temps.

Le lundi 28 mai, le président et premier dirigeant de l'Office des transports du Canada, M. Streiner, a annoncé qu'il y aurait un vaste processus de consultations sur la nouvelle déclaration des droits des passagers.

Après le rapport Emerson, après les consulations sur ces consultations, après les consultations qui ont eu lieu avant que le projet de loi C-49 soit déposé, après que le Comité a examiné le projet de loi C-49, après que le Sénat a examiné lui aussi le projet de loi C-49 avec la même attention, après les tentatives des deux membres de ce côté-ci de la table et au Sénat de modifier le projet de loi C-49 pour donner une sorte de cadre à la déclaration des droits des passagers, on procède maintenant encore une fois à des consultations sur la déclaration des droits des passagers.

J'aimerais simplement savoir si quelqu'un pourrait me dire combien cette consultation va coûter aux contribuables.

M. Michael Keenan: J'aimerais ajouter un petit commentaire avant de céder la parole à mon collègue de l'Office des transports du Canada.

Peu de temps après que le projet de loi C-49 a reçu la sanction royale, le ministre Garneau et le président et premier dirigeant de l'Office des transports du Canada ont lancé des consultations sur les détails des règlements qu'il est maintenant possible de mettre place, en raison du cadre législatif qui se trouve dans le projet de loi.

Mme Kelly Block: Merci, monsieur Keenan.

J'ai une question, toutefois, et c'est de savoir combien cette consultation coûtera aux contribuables canadiens?

M. Michael Keenan: Désolé. Je vais demander à mon collègue de l'Office des transports du Canada de vous répondre.

Mme Kelly Block: Merci.

M. Scott Streiner (président et premier dirigeant, Office des transports du Canada): Madame la présidente, je remercie la députée de poser la question. Pour m'assurer de vous fournir la bonne information, je vais faire parvenir les chiffres exacts au Comité sur le coût de la consultation.

La durée du processus de consultation est de trois mois et comprend des rencontres publiques et en ligne, alors nous allons vous fournir un chiffre global.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Badawey.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, j'aimerais reprendre le fil de ce dont je discutais avec le ministre et ses collaborateurs un peu plus tôt.

Comme nous le savons, nous sommes en pleine négociation de l'ALENA à l'heure actuelle. Cela étant dit, j'étais au sud de la frontière il y a quelques semaines et il est clair que nos partenaires aux États-Unis sont conscients des avantages que présentent nos corridors commerciaux intégrés, et aussi, de la nécessité d'accroître et d'intensifier le dialogue, surtout quand il est question d'investissements. Il est important qu'ils investissent dans leurs corridors et que nous investissions dans les nôtres, en vue notamment d'avoir des systèmes de distribution et de logistique intégrés. J'ai deux questions.

Y a-t-il des discussions à votre niveau pour approfondir les efforts binationaux, et non pas seulement nationaux, en ce sens? Quand il est question d'investissements, que ce soit dans le domaine routier, aérien ou maritime, y a-t-il des discussions binationales à ce sujet et même multinationales?

Ma deuxième question est comment peut-on faire pour aller plus loin? Comment peut-on s'assurer que ces discussions... D'où je viens à Niagara, nous nous trouvons à une journée de route des centres qui génèrent plus de 44 % des revenus annuels du continent nord-américain. Nous sommes à une journée de route de Montréal, Ottawa, Chicago, Cincinnati, Cleveland, Pittsburgh, Washington, Baltimore, Philadelphia, New York et Boston. Beaucoup de nos réseaux de transport routiers, maritimes, ferroviaires et aériens sont interconnectés.

Pour revenir à mes questions, y a-t-il un dialogue en cours? Que doit-on faire pour nous assurer de l'intensifier dans l'avenir afin de renforcer nos corridors commerciaux?

● (1645)

M. Michael Keenan: C'est une excellente question qui touche au coeur même de multiples priorités de Transports Canada.

La réponse courte est oui, ce dialogue a cours, et c'est assurément le cas à l'échelon des ministres et du premier ministre, et je dirais même à l'échelon des députés, et à l'échelon des hauts fonctionnaires.

Je passe beaucoup de temps à discuter avec mes collègues au département des Transports, au département de la Sécurité intérieure, à la Garde côtière américaine, etc., et les représentants de Transports Canada, à de multiples échelons, consacrent beaucoup de temps à discuter avec leurs homologues aux États-Unis, mais aussi dans le cadre de rencontres conjointes de planification sur toute une gamme de sujets, allant de la sécurité aérienne aux normes de sécurité des véhicules automobiles.

On en trouverait un bon exemple dans le dernier budget. Le gouvernement vient d'adopter le projet de loi sur le précontrôle — j'oublie le titre exact — et, en matière de coordination, a financé des installations de précontrôle à l'aéroport Billy-Bishop et à celui de Jean-Lesage à Québec. Pour y arriver, il a fallu un travail énorme de coordination avec les douanes, le contrôle frontalier et environ 18 organismes fédéraux américains.

Ce que nous pouvons faire, c'est poursuivre la stratégie canadienne de mobilisation poussée des ministres et des élus qui a permis, très honnêtement, de sensibiliser la population américaine à la présence de ces corridors commerciaux et à l'importance de cette coordination.

M. Vance Badawey: Madame la présidente, si je peux me permettre, nous le faisons déjà. Y a-t-il quelque chose que nous pouvons faire de plus...

La présidente: Votre temps est écoulé.

M. Vance Badawey: Merci, madame la présidente.

La présidente: Il ne nous reste plus beaucoup de temps, et ma responsabilité est de faire ce que je suis censée faire pour mener le Comité à destination.

Je dois passer aux votes.

Conformément au paragraphe 81(4) du Règlement, le Comité met maintenant aux voix le Budget principal des dépenses pour l'année financière qui prend fin le 31 mars 2019, moins le Budget provisoire des dépenses que la Chambre a adopté le 22 mars 2018.

ADMINISTRATION CANADIENNE DE LA SÛRETÉ DU TRANSPORT AÉRIEN

Crédit 1 — Paiements à l'Administration pour les dépenses de fonctionnement et les dépenses en capital..... 586 157 871 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

OFFICE DES TRANSPORTS DU CANADA

Crédit 1 — Dépenses de programme..... 28 214 631 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

MINISTÈRE DES TRANSPORTS

Crédit 1 — Dépenses de fonctionnement..... 696 852 654 $

Crédit 5 — Dépenses en capital..... 122 989 854 $

Crédit 10 — Subventions et contributions - Réseau de transport efficace..... 401 910 138 $

Crédit 15 — Subventions et contributions - Réseau de transport écologique et novateur..... 41 601 775 $

Crédit 20 — Subventions et contributions - Réseau de transport sûr et sécuritaire..... 27 772 681 $

(Les crédits 1, 5, 10, 15 et 20 sont adoptés avec dissidence)

MARINE ATLANTIQUE S.C.C.

Crédit 1 — Paiements à la société..... 151 104 000 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

LA SOCIÉTÉ DES PONTS FÉDÉRAUX LIMITÉE

Crédit 1 — Paiements à la société..... 3 472 857 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

VIA RAIL CANADA INC.

Crédit 1 — Paiements à la société..... 538 088 193 $

(Le crédit 1 est adopté avec dissidence)

La présidente: Puis-je faire rapport du Budget principal des dépenses, moins le Budget provisoire des dépenses, à la Chambre?

Des députés: Oui.

La présidente: Merci.

Nous avons terminé cette partie.

Il nous reste 10 minutes et nous avons sans doute le temps pour une courte question de monsieur Nantel, s'il le souhaite.

M. Pierre Nantel: Merci. Vous me prenez par surprise.

Nous avons aussi quelque chose concernant les droits des passagers dans le domaine aérien.

[*Français*]

Selon la firme américaine AirHelp, en 2017, 109 000 passagers canadiens ont subi des inconvénients liés à leurs vols à destination ou en provenance de l'Europe. Cette firme conclut que, chaque année, 65 millions de dollars ne sont pas réclamés par les passagers canadiens.

Avez-vous l'intention d'agir au sujet de la charte des droits des passagers?

[*Traduction*]

M. Michael Keenan: Je vais m'en remettre à l'Office des transports du Canada.

[*Français*]

M. Scott Streiner: Je m'excuse, mais pouvez-vous clarifier votre question? De quelle somme parlez-vous exactement?

M. Pierre Nantel: En fait, j'aimerais savoir si le dossier de la charte des droits des passagers au Canada évolue.

M. Scott Streiner: Oui, bien sûr. Nous avons commencé le processus de consultation cette semaine et cela se poursuivra pendant trois mois. Le but est de finaliser la charte et les règlements d'ici quelques mois, et non d'ici quelques années.

M. Pierre Nantel: Merci.

[*Traduction*]

La présidente: Merci beaucoup.

Nous allons suspendre la séance, mais malheureusement, nous devons revenir pour quelques minutes afin d'adopter le budget pour des déplacements éventuels en septembre.

Je crois que nous devons avoir une petite discussion sur ce budget. Nous en avons pour cinq minutes environ.

Je remercie les témoins de leur présence et des renseignements qu'ils nous ont communiqués.

La séance est suspendue jusqu'à la fin du vote.

● (1655)

(Pause)

● (1710)

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca